

大阪大都市圏における 産業集積と地域産業政策に関する調査

庄 谷 邦 幸*

まえがき

第1章 産地・産業集積に関する諸説

第1節 地域中小企業集団論（竹内正巳）

第2節 地場産業論（丹野平三郎）

第3節 産業集積論（中小企業庁等）

第4節 産業団地論

第2章 地域産業政策

第1節 『大阪市産業振興中期ビジョン』（1996年3月）

第2節 『京都市産業振興ビジョン』（1995年3月）

第3節 『地域発の産業と文化をめざして—泉州地域経営雇用状況調査報告書—』（1999年3月）

第4節 『和泉市商工業振興ビジョン』（1999年2月）

第3章 関西国際空港の経済効果に関する調査

第1節 阪南自治体労働行政協議会による調査（1999年3月）

第2節 『関西国際空港の開港と関西各府県への影響について』（1997年3月）

第3節 『関西国際空港を活用した広域国際交流圏整備計画調査報告書』（1998年3月）

あとがき

ま え が き

最近の地方分権化の趨勢の下で、地方自治体が産業政策についてフリーハンドで画を描く可能性は拡大しているといえる。もちろん、経済のグローバル化、情報化というメガトレンドと、一方における地方財政危機の下では、フリーハンドの可能性も制約を受けるであろう。

しかしながら、中央政府のタテ割り行政を地方自治体レベルで横断的に受けとめ、かつ調整し、自主的に地域政策を立案すべきである。地方自治体の政策立案能力が問われているともいえよう。

具体的にいうならば、最近10年間をとってみても、各自治体で「産業振興ビジョン」の策定が目立つ。しかし、それらが全て自主的に作られているかどうか疑わしい。例えば、産業振興

ビジョン策定委員会という「審議会方式」をとるものの、その作業を民間シンクタンクに「丸投げ」する場合も見うけられる。しかし、他方では、行政の管理職が勤務時間後に、商工業者にインタビューをしたり、また、商工業者自らが調査に加わり、問題点を摘出する「参加型」も見うけられる。

本稿では、大阪大都市圏に焦点をあて、産業集積に関する研究、「産業振興ビジョン」を取りあげ、論評し、さらに関西国際空港の経済効果についての調査の一部を取りあげたい。

第1章 産地・産業集積に関する諸説

第1節 地域中小企業集団論（竹内正巳）

日本経済の高度成長の出発点ともいえるべき1960年（昭和35年）に刊行された『中小企業研究』全6巻（中山伊知郎他編、東洋経済新報社刊）は、国民経済における中小企業の地位を歴史的、統計的、実証的研究によって総合的に分

*本学経済学部

析した優れた業績である。

第1部(第1巻)では、まず中小工業の発達を取り上げ、鋳物、機械、綿織物、絹人絹織物、陶磁器、漆器の6業種について、それぞれの発達史を記述している。第2部(第2巻、第3巻)では、当時の時点における国民経済に占める中小企業の地位を統計的に分析している。第3部(第4巻、第5巻、第6巻)では、輸出との関連性、大企業との関連性、地域経済との関連性で、総合的に中小企業の役割を分析している。

とくに、第6巻『地域経済と中小企業集団の構造』では、中小企業が主として地域経済的存在であり、地域企業集団を形成しているという事実にもとづき、その実態をあきらかにし、集団としての組織化対策に資せんと企図している。

この第6巻の編集者である押川一郎・竹内正巳は「はしがき」で中小企業集団を地域性との関連でつぎのような3類型でとらえている。それを引用しよう。

「この調査では、国民経済循環の過程を地域に即してみた場合、大企業と中小企業の経済循環がどのように相違しているかをまず問題とし、ついで両者の関連のしかたと地域集団形成の諸類型からみて、(1)大都市ならびにその周辺における中小企業集団、(2)地方都市、農村に地盤をおく中小企業集団、(3)大企業を頂点とする経済循環に主導される地域における中小企業集団の三つをとりあげて調査を実施した。」(はしがき iii より)。

第1の類型は大都市周辺地帯における中小企業集団である。ここでは大阪市周辺の衛星都市群における中小企業集団をとりあげ、大都市資本との関連ならびに地域集団の形成、展開過程を問題とした。この調査では大阪の衛星都市における8業種を実態調査としてとりあげたが、これらの調査は本報告の中心をなすものである。この個別報告を第2部で行ない、その総括的なとりまとめを第1部で行なっている。この取りまとめに当たっては前記実態調査のほか、各種の文献調査をもとり入れて集団形成の諸過程を中心として集団を類型化して整理している。これらの調査を通じていえることは、地域企業

集団の形成された過程には多分に伝統的なものがあるが、大阪の間屋、メーカーの下請的な存在として、大都市周辺の安い労働力を求めて衛星都市群に進出していった。それが戦後においては、間屋の性格変化と大メーカーや大商社による系列化ということによって集団の性格にも多くの変化がおきた。衛星都市地帯では、もはや労賃の低廉さという条件が失われてきつつあるために集団産地がむしろ農村諸地方に分散化し、古い集団地のメーカーが反対に間屋化して新しい産地集団を商業資本的に支配するという傾向も出てきた。それと同時に、集団内部で階層的に大メーカーや大商社の系列下に属するものと、そうでないものとの二つが生じ、さらに零細層を交えての対立が強まる傾向が出ている。そのため中小メーカーの独立生産者への発展の道が多くの点ではばまれるとともに、地域集団としての組織化、共同化も階層性を考慮して実施しなければ十分な効果をあげないと主張している。

第2の類型は、地方都市ないしは農村に地盤をおく中小企業地域集団である。大都市周辺の場合はそれでも他業種との新陳代謝も可能であるが、地方都市や農村における場合は地域社会即中小企業集団という場合も多く、いっそう地域経済との関連が密接である。ここでは従来の産地間屋が弱体化され、それにかわって直接都市の大資本や集散地間屋の力が強まっている。しかし、反面地域経済とのつながりが強いだけに、地方自治体の援助等による共同化や、交通機関の発達、とくにトラック輸送による運賃負担の軽減から、古い企業団地に対抗して新たな発展方向をたどりつつあるものもある。

第3の類型は、大企業が主導的役割をもつ地域における関連中小企業群であるが、この企業については、大企業・下請企業関係論、サプライヤー論、系列論など一連の研究蓄積があるので、ここでは省略する。

第2節 地場産業論(丹野平三郎)

「地場産業」の定義は、研究者によって差異があるが、丹野平三郎氏は、これまでの諸説を

総合し、つぎのように定義している。(丹野平三郎「地場産業と中小企業政策」, 巽 信晴, 山本順一編『中小企業政策を見なおす』所収, 有斐閣, 1983年, 223頁)

(1) 同一製品の生産あるいは同一工程の作業並びに流通を担当している中小・零細企業が、一定地域内の集中立地している産業集団である。

(2) 地域的企業集団は社会的分業体制のもとに、生産と流通を通じて再生産を展開している。

(3) これら一連の経済活動は中央の大資本によってではなく、地元(地場)資本によって行われている。

(4) 経営資源(原材料, 労働力, 技術など)の多くは地元から調達, 活用され, 当該産業は地域経済あるいは地域社会と密着している。

(5) 販売先または取引先は地域産業とは異なり, 地元だけでなく, 全国や海外といった広域市場を求めている。

これが「地場産業」の定義である。

そこで、データは少し古いが、わが国の「産地」といわれているものについて概観すると年間総生産額が5億円以上のもので、全国502ヵ所(1993年末現在)あり、中小製造業全体に占める割合は生産額で20.8%となっている。

地場産業の産地形成の時期でみると、昭和期よりも前に形成されたものが約7割、江戸期よりも前のものが3割強を占めている。「地場産業」を歴史的・形式過程を着目したものとして「伝統産業」概念がある。また、通産省は法律上の用語として江戸期以前に産地形成されたものを「伝統的工芸品産業」という。

「伝統的工芸品産業」に対する通産省の指定要件は次の通り。

- ①主として日常生活の用に供されるものであること。
- ②その製造過程の主要部分が手工的であること。
- ③伝統的な技術または技法により製造されるものであること。
- ④伝統的に使用されてきた原材料が主たる原材料として用いられ、製造されるものであること。

- ⑤一定の地域において少なくない数のものがその製造を行い、または製造に従事しているものであること。

第3節 産業集積論(中小企業庁等)

中小企業庁編『中小企業白書』は「産地」概念より、より包括的な「集積」または「産業集積」概念を使っている。ここでいう「集積」とは、「地理的に接近した特定の地域内に多数の企業が立地するとともに、各企業が受発注取引や情報交流、連携等の企業間関係で生じている状態」のことを指す。(『2000年版中小企業白書』p. 267)さらに、この「集積」を3つの類型に分けている。

(1)特定の地域に同一業種に属する企業が集中立地し、その地域内の原材料、労働力、技術等の経営資源が蓄積され、極めて地場産業的色彩が強い「産地型集積」、(2)特定の大企業の量産工場を中心としてその周辺地域に多数の部品等を提供する下請企業群が集積している「企業城下町型集積」、(3)都市部を中心に部品、金型、試作品等を製造する製造業が集積した「都市型集積」が挙げられる。このような集積は、工業化時代に対応した域内分業型の生産拠点としての性格を濃く持つものであった。

さらに、第2の「企業城下町型集積」を『中小企業白書』は、さらに2つに分け、(ア)大企業が「アウトソーシング」を重視して企業間の結びつきが強いタイプ(自動車産業、家電製品等)と、(イ)大企業の内製化率が高く、企業間の結びつきが弱いタイプ(造船重機、基礎素材等)に分類している。

また、第3の「都市型集積」をさらに3つに分類している。すなわち(ア)大都市工業型集積(東京都大田区、大阪府東大阪市等)、(イ)地方都市型集積(浜松、諏訪・岡谷等)、(ウ)都市産業型集積(原宿・青山、秋葉原、神保町等)である。

第4節 産業団地論

企業が、歴史的に徐々に特定地域に集積し、産地を形成した場合とは対照的に、中央政府または地方自治体が(いわゆる第3セクターを含

図表1-3-1 集積に関する政策用語

集積に関連する政策用語	主な内容、特徴	関連する法律、制度、事業
産地	中小企業の存立形態のひとつで、同一の立地条件のもとで同一業種に属する製品を生産し、市場を広く全国や海外に求めて製品を販売している多数の企業集団	
新産業都市、工業整備特別地域	大都市における人口及び産業の過度の集中を防止し、並びに地域格差の是正を図るとともに、雇用の安定を図るため、産業の立地条件及び都市施設を整備することにより、地域開発の核となるような総合的都市機能を備えた産業開発拠点地区を建設するもの	「新産業都市建設促進法（昭和37年）」 「工業整備特別地域整備促進法（昭和39年）」
テクノポリス地域	工業の集積の程度が著しく高い地域及びその周辺の地域以外の特定の地域について高度技術に立脚した工業開発を促進することにより、当該特定の地域及びその周辺の地域の経済の発展を図るもの。高度な技術を有する産業の誘致や様々な業種の企業間の交流、学術研究機関との共同研究等による地域企業の技術高度化を行いながら、「産（産業）」・「学（学術研究機関）」・「住（住居）」・「遊（ゆとり、憩い）」が調和したまちづくりを進めることを目的として実施されている。	「高度技術工業集積地域開発促進法（テクノポリス法）」昭和58年
頭脳立地地域	ソフトウェア業、情報処理サービス業、デザイン業、研究所等の特定事業の集積を促進することにより、地域産業の高度化を図る地域	「地域産業の高度化に寄与する特定事業の集積の促進に関する法律（頭脳立地法）」昭和63年
特定産業集積	産業の空洞化の影響を受けている「ものづくり」を支えてきた部品、金型等の基盤的技術産業集積や産地、企業城下町等の中小企業の集積において基盤的技術の高度化や特定分野への進出を試みる中小企業者や組合を支援するため、一定規模の企業集積を有する特定の産業と地域を指定し、新分野進出や商品の高付加価値化等を行う中小企業者等を予算、税制、金融面で総合的に支援し、中小企業集積の活性化を促進する。	「特定産業集積の活性化に関する臨時措置法（地域産業集積活性化法）」平成9年

（資料）『2000年版中小企業白書』

めて）、計画的に特定地域に企業を集約した場合を、企業団地または産業団地と呼ぶ（Industrial Estates, Industrial Park, Science Park）。

1960年の時点で、世界各地の産業団地を包括的に調査・研究したブレドー（W. Bredo）は産業団地を次のように定義している。

「産業団地とは、企業集団が利用するために広域的かつ総合的な計画に基づいて土地を造成し、区画割された一定の地域をさす。その団地計画には、道路、上下水道、電力、ガスなどの公共施設の設備が含まれていなければならない。またこの団地計画には、用途指定による土地・建物の利用規制、売却や賃貸行為に対する法的規制、税法上の措置などが確定されており、こ

れらの規制は、団地開発者の投資と団地参加企業の利益を守るという観点からおこなわれる。」

（W, Bredo, Industrial Estates, 1960, p. 1）

欧米では、産業団地（Industrial Estate）は19世紀から20世紀にかけて生まれたといわれている。1896年に設立された英国のマンチェスターにおけるトラフォード・パーク団地会社（Traford Park Estates Limited）による産業団地は、「産業団地の母」と呼ばれている。その後米国、英国で幾つかの産業団地が建設されているが、特に1930年代の世界恐慌の時期に、英国の産業地帯はきびしい失業に見舞われ、英国政府はこれらの不況地域対策として、大規模な産業団地の建設に着手した。しかし世界各国につい

て見ると、産業団地が数多く建設されるようになったのは第2次世界大戦中および大戦後である。

この時期に、産業団地が盛んに造成されるようになった理由を列举すると、(1)産業の規模、企業規模の拡大と、それにとまなう工業用地に対する需要増大、(2)既成市街地における工業用地の不足、輸送条件の悪化、(3)不況地域に対する雇用対策と地域振興対策、(4)公害問題の解決、(5)国家非常事態に備えての工場分散などであるが、(6)企業の集団化によって、工場設備の近代化、レイアウトの改善、労働環境の改善、さらに、(7)集団化、共同化による道路、上下水道、福利厚生施設などの公共施設の節約が意図されている。

産業団地を造成する目的は先進国と発展途上国とは異なる。一般的にいて、先進国では産業団地は不況地域対策の有力な手段として、またニュータウン建設の一環として（職住近接を意図して）位置づけられたり、都市再開発の一手法として意義づけられているのに対し、発展途上国では、「工業化」のための有力な手段として産業団地が活用されている。わが国では前者のタイプが多い。

また、産業団地開発の主体は国によっても異なる。米国やカナダのように、民間企業主導型もあれば、第2次世界大戦後の英国やインドのように、中央政府、公社・公団、地方公共団体が造成し、運営する場合もある。また、デンマークのように協同組合が産業団地の造成、運営の主体になっている場合もある。

先進国では、産業が知識集約型へ移行するにともない、研究開発型企業、大企業や中堅企業の研究部門の集積したインキュベータ (Incubator)、研究開発団地 (Research Park) やサイエンス・パーク (Science Park) が造成されつつある。

（「工業団地」については、庄谷邦幸稿「環境問題、地域開発と中小企業」巽 信晴、佐藤芳雄編『新中小企業論を学ぶ』（新版）1996年を再掲した。）

第2章 地域産業政策

第1節 『大阪市産業振興中期ビジョン』 (1996年3月)

『大阪市産業振興中期ビジョン』は1996年（平成8年）3月に公表されている。そのビジョン策定の背景、大阪経済の目標像と産業振興の基本目標、それらに向けた中期的取り組みおよび重点プログラムを簡単に紹介しよう。

1. ビジョン策定の背景

(1)大阪経済の変革を促す社会経済潮流として、(a)国際分業構造の再編と産業空洞化懸念の高まり、(b)流通構造の変化、(c)産業技術の融合化と新たな成長市場分野、(d)企業間関係のネットワーク化、(e)中小企業の活躍機会の増大をあげている。

また、(2)近年の大阪経済の動向として、(a)景気後退の長期化、(b)一段と進む産業構造のサービス化、(c)ものづくり機能の空洞化懸念の高まり、(d)商業活動の伸び悩み、(e)アジア近隣諸国との結びつきの強まり、(f)多様なビジターの来訪、(g)新しい産業空間の創出をあげている。

さらに(3)関西の動向として、(a)大きく変貌しつつある関西地域一関空開港、大阪湾ベイエリア開発等の大型プロジェクト等の進展、(b)阪神・淡路大震災の影響をあげている。

2. 大阪経済の目標像と産業振興の基本目標

(1) 21世紀に向けた大阪経済の目標像として「グローバル化」と「成熟化」という2つのメガトレンドを積極的に取込み、21世紀初頭の大阪経済の目標像として、①アジア太平洋地域の発展とリンクした大阪産業の発展と、②成熟化時代における産業創造都市をかかげている。

大阪市はこの「目標像」をめざして、次の5つの「基本目標」を提示している。

- ①アジア太平洋地域とのリンク強化
 - ②幅広い都市のユーザーを対象とした産業機能の充実
 - ③ものづくりの総合的な機能の強化
 - ④新たな価値を生み出す企業や人の創出
 - ⑤くらしを創造する産業活動の促進
- #### 3. 基本目標実現に向けた中期的取り組み

前記の5つの基本目標に到達するための「今後の取り組みの方向」として、より具体化した方向を指し示している。

(1) 「アジア太平洋地域とのリンケージ強化」に向けて

- ①アジア太平洋地域との産業連関の強化
- ②アジア太平洋地域に関する情報の充実
- ③大阪における海外企業活動環境の整備

(2) 「幅広い都市のユーザーを対象として産業機能の充実」に向けて

- ①ビジターの活動基盤の整備
- ②ビジターズインダストリー振興体制の整備
- ③都市型観光の振興
- ④都市マーケティングの推進

(3) 「ものづくりの総合的な機能の強化」に向けて

- ①開発・生産・流通・サービス・消費の連携の促進
- ②中小企業の技術高度化, 企画・開発力の強化
- ③サポーティングインダストリーに対する振興策の強化
- ④ものづくりに対する社会的評価の向上
- ⑤技術開発をめぐる産学官ネットワークの高度化
- ⑥工業の立地環境の整備

(4) 「新たな価値を生み出す企業や人の創出」に向けて

- ①多面的な創業支援
- ②ベンチャービジネス・ニュービジネスに対する支援
- ③実学分野における人材の育成
- ④価値創造に関わる人材の育成・登用
- ⑤新しい産業分野の振興
- ⑥域外企業の市内立地促進

(5) 「くらしを創造する産業活動の促進」に向けて

- ①生活者の視点を基礎にした産業活動の推進
- ②新たな生活文化の創造に関連した産業の育成
- ③まちづくりと一体となった地域商業活動の促進

④中小企業のネットワーク化

⑤業態開発の促進

⑥新たな社会的課題への対応

以上の「基本目標」を達成するために、さらにいっそう具体的な重点的施策・事業を6つのプログラムに集約している。

(1) アジア太平洋交流支援プログラム

- ①国際ビジネス拠点の形成
- ②ATC・WTC・BPC（ビジネスパートナー・シティ）ネットワークセンターを活用した海外ビジネスの支援
- ③アジア太平洋ビジネスネットワークの拡充
- ④海外ビジネスアドバイザー（仮称）制度の創設

⑤APEC 記念ビジネススクール（仮称）の開設

(2) ビジターズインダストリー振興プログラム

- ①ビジターズインダストリー・フォーラム（仮称）の創設
- ②ビジターズインダストリーを支える人材の育成に対する支援
- ③「食」関連産業の振興

④「大阪メモワール商品」の開発・発掘

⑤情報発信・提供機能の整備

⑥コンベンション推進体制の充実

(3) ものづくり支援プログラム

- ①工房ネットワークづくり
- ②消費財マーケティング支援システム（仮称）の整備

③「大阪の匠（仮称）」の制定

④市立工業研究所の最先端技術普及センターとしての機能充実

⑤「産業テクノロジー・マッチング・システム（仮称）」の整備

⑥住工共存のまちづくり

⑦環境共生型企業活動の推進

(4) 創業・ベンチャー・ニュービジネス支援プログラム

- ①島屋ビジネス・インキュベータの事業拡充
- ②起業家に対する総合窓口機能の創設
- ③起業家塾の開設

- ④ベンチャービジネスフォーラムの開設
- ⑤ベンチャービジネス助成・融資の充実及びベンチャー基金の創設
- ⑥ベンチャー工房の整備
- ⑦ベンチャー・ニュービジネスコンテストの開催

(5) 新規産業振興プログラム

- ①ソフト産業プラザ（仮称）の整備
- ②マルチメディアコンテンツ産業の育成・振興
- ③環境関連産業の・育成・振興
- ④中小企業マルチメディアネットワークの形成
- ⑤次世代産業マートづくり
- ⑥リサーチパークの整備

(6) 「商」のダイナミズム強化プログラム

- ①大阪メッセの開催
- ②チャレンジストア事業
- ③マルチコース・タウン（仮称）の整備事業
- ④商業博物館（仮称）整備事業

以上が大阪市の「産業振興中期ビジョン」の骨子である。理想主義的目標をかかげずに現実のメガトレンドを前提にしつつ、実行可能性の高い具体的プログラムを提起しているといえよう。

第2節 『京都市産業振興ビジョン』

（1995年3月）

京都市地域活性化懇談会『京都市産業振興ビジョン』1995年3月（153P）

大阪市経済局の産業振興中期ビジョンが実行可能性を重視しているのに対し、京都市の産業振興ビジョンは京都産業の歴史性に着目し、京都産業（とくに明治維新以降の）の革新性と、「京都らしさ」を模索している点に特徴がある。

京都市に本拠をおく「ものづくり」企業群についてみると、巨大企業はないものの、多種多様な業種の企業が、それぞれの特定分野で独自の強みを発揮し、トップクラスの実力を保持している場合が少なくない。

それらは、もともと伝統産業に関係した業務をおこなっていた企業から創業者が独立したり、

本業分野での技術・ノウハウを生かして他分野に発展した例など、京都のものづくりの伝統から生まれてきたものが多いことが特徴的である。

その一方で、半導体製造など、先端技術が駆使される分野で高いシェアを持つ企業が多く、わが国ハイテク分野を歴史都市京都が支えている面も興味深い。

とくに「京都らしさ」を象徴する「ものづくり」として、次の特徴をあげている。

- ①歴史都市としての京都市
- ②ハイテク・ベンチャー都市としての京都市
- ③観光都市としての京都市
- ④大学都市としての京都市
- ⑤芸術都市としての京都市
- ⑥宗教都市としての京都市

以上それぞれの特徴に関連して「ものづくり」産業が列挙されている。

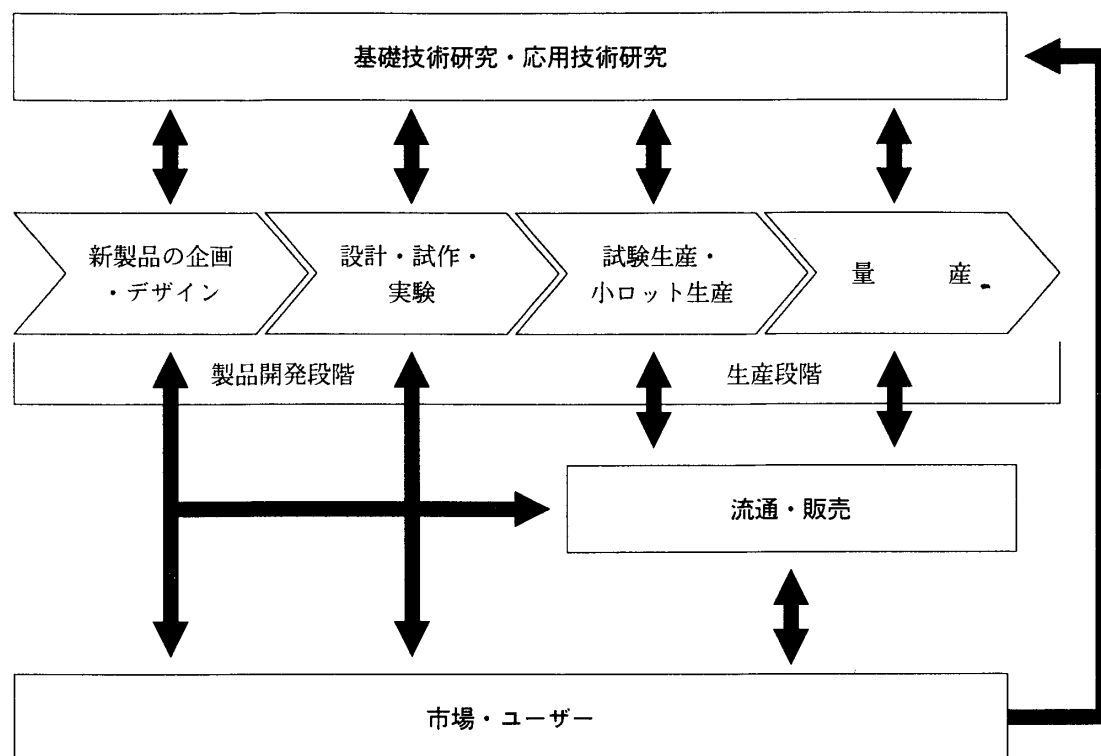
また「ものづくり」は就労の場を提供しており、さらに税収面での貢献も大きいという。そこで、京都市の産業振興ビジョンは「ものづくり」概念の再定義の必要性を強調し、次のように述べている。

従来のように「ものづくり＝原材料から形あるもの（ハードウェア）を製造する＝活動」とのみ捉えることは、製品開発力が発展の重要な鍵を握る企業現場の実態とはかなり遊離している。そこで、新しい製品が開発され、それが安定して生産されるようになるまでのプロセス全体をものづくりとして捉え直すべきであると提案している（図表2-2-1参照）。

したがって、ものづくりの機能連鎖の一翼を担う産業については、業種が製造業でなくても、『京都市産業振興ビジョン』の視野に入ってくる。統計の制約上やむなく製造業についてのみデータの分析をおこなう場合もあるが、基本認識としては流通業や、情報関連サービス業、知識関連サービス業、（デザイン業、機械設計業、経営コンサルタント業など）、人材育成関連サービス業、物品賃貸関連サービス業などの対事業所支援サービス業も、ものづくり振興にとって重要な産業として位置づけられている。

京都市の産業振興ビジョンの提言部分で注目

図表2-2-1 ものづくりの機能連鎖



(資料) 『京都市産業振興ビジョン』

(注) は双方向で情報のやりとりがあることを示す

されるのは、新たな飛躍に向けて、ものづくりを担う者は根本的な行動理念として「革新への挑戦」を続け、「創造的アルチザンシップ」を発揮していくべきことが説かれている。

アルチザン (artisan) は通常「職人」の意味で使われるが、ここでは既成の枠にとらわれずに自由に発想し、自分の経験や五感をフルに稼働させ、技術を駆使し、英知を傾けて満足の行くものづくりを追求しようとする創造的な人材をイメージしている。しかも、こうした精神は何も伝統産業分野や生活財・消費財分野のものづくりに限らず、ハイテク分野でも熟練工の持つ技能が重要な役割を果たしていると認識している。したがって「創造的アルチザンシップ」は京都市のものづくりを貫くバックボーンとして浸透させていく価値があるという。換言すれば、匠「たくみ」の心というべきであろう。

つぎに京都市のものづくりが目指す3つの方向として(1)京都だから生み出せる独創的な価値を創造するものづくり、(2)味わい深さを追求したものづくり、(3)京都市の都市資源と結びついたものづくりについて説明している。

さらに、今後のものづくり振興方等のあり方として(1)革新を促す土壌づくり(ア)産業交流を活性化する(イ)革新の担い手アルチザンを育てる(ウ)革新を支えるサポート体制を作る(エ)革新に伴う摩擦を和らげる仕組みをつくる)、(2)新しいものづくりに必要な基盤整備の推進(ア)ものづくり高度化への支援、(イ)創造活動を支える情報通信基盤(ウ)産業基盤整備にも必要な生活文化の視点、(エ)市場との接点機能の充実)について具体的な説明をしている。

第3節 阪南自治体労働行政協議会編『“地域発”の産業と文化をめざして—泉州地域経営雇用状況調査報告書—』同協議会発行、211頁、1999年3月

阪南自治体労働行政協議会は、1997年4月に阪南地域の自治体8市4町（高石市、和泉市、泉大津市、忠岡町、岸和田市、貝塚市、泉佐野市、熊取町、田尻町、泉南市、阪南市、岬町）の労働行政の担当者が集まって設立された。この協議会は、「今後労働行政を進めていく上で、地域の経営と雇用の実態や関西空港開港後の地

域経済への影響等を把握することが大切だと考え、阪南の各自治体の共同で取り組むことにした」最初の調査の成果物である。

この報告書の概要を紹介しよう。

第1部 泉州地域の現状と課題

1. 泉州地域の地域活性化の課題を探る（中野 廣）
2. 関空開港前後の泉州経済（斎藤立滋）
3. 「泉州地域経営雇用状況調査」から見た泉州経済（斎藤立滋）
4. 泉州地域の中小企業一事例から見る経営戦略と地域社会―（中村智彦）

第2部 地域活性化と雇用創出へのころも ―泉州への提言―

1. 地域活性化と自治体産業政策（植田浩史）
 2. 産業構造の転換と泉州地域（本多哲夫）
- 〈全国的事例から〉
- 〈事例①〉内発的地域発展をめざして―愛知県足助町の試み―
- 〈事例②〉工業団地の転用とテーマパーク誘致のあり方―ハウステンボスを事例として―
- 〈事例③〉零細製造業に対する情報化促進への提言―東大阪市における「情報の結節点」の活用―
- 〈事例④〉タオル産地の現状と先進的取り組み―泉州・今治における事例研究―
- 〈事例⑤〉京都府西陣地域のまちづくり―阪南地域活性化の参考事例として―
- 〈事例⑥〉地域再生への挑戦―ピッツバーグにおける新産業創出戦略―
- 〈事例⑦〉障害者雇用への試みと現状―東京都町田市における事例―
- 〈事例⑧〉ファッション都市構想プロジェクトと実験店舗―八王子市の試み―
- 〈事例⑨〉中小製造企業のインターネット利用とネットワーク―川崎市「ものづくりと共和国」の取り組み―
- 〈事例⑩〉今どきの若者から見た泉州地域―新しい地域の魅力を探って―
- まとめ 新しい時代の地域経済活性化を考える（中村智彦）

この調査報告書は、マクロ統計の加工による南大阪地域の動態分析、阪南地域の企業経営者に対するアンケート調査の分析、および全国の先進的またはユニークな地方自治体の地域振興政策のヒアリングさらに阪南地域のユニーク企業の事例紹介がなされている。

ここでは斎藤立滋氏の関空効果の実証的分析を中心に紹介しよう。

斎藤氏はマクロ統計分析によって関西空港前後の泉州経済をつぎのように推測している。

「第1に、関空建設とその稼働は空港所在地（市町）にのみ、しかも特定業種にのみ（建設時：建設業、稼働後：運輸・通信業）プラスの経済波及効果をもたらしたことである。第2に、空港取り付け道路等の道路網の発達によって、ロードサイドの大型店進出が増加する一方で、地元商業が衰退していることである。第3に自治体財政が歳入減少に向かいつつあり、起債比率・地方交付税交付金が増加する可能性があることである。第4に地域資産（土地）が、バブル崩壊により、資産としての価値を大きく損なっていることである。」「空港のような大規模施設もしくは大型プロジェクトは、地域の空間的な広がりをどのように考えるかによって、その経済的効果も社会的功罪も全く異なる。関空に限らず、およそ空港という大規模施設は周辺地域の運輸・交通の便をよくするが、それ以上に騒音・振動発生等の環境問題、地域の需要や人口を流出させるストロー効果等「負の経済効果」も発生させる。従来の「経済効果」論はプラスの経済効果のみに注目したものがほとんどであり、今後はこうした「負の経済効果」「地域の空間的広がり」もあわせて評価していかなければ、本当の意味での「経済効果」論とはいえないであろう。

そこで、経済効果を考慮しつつ地域開発を推進していくうえで重要なのは、

①施設建設に伴うプラス、マイナスの経済効果

②施設稼働後のプラス、マイナスの経済効果について、できるかぎり多くの情報を集め、客観的に評価を下すことである。

大規模プロジェクト及び施設が必ずしも不必要というわけではないが、その地域にとって本当に必要なインフラは何なのか、我々の生活に真にプラスをもたらすインフラは何なのかをしっかりと議論する材料を作ることが、今後の地域開発を推進していくうえで重要である。」と述べている。

つぎに斎藤氏は1998年7月に実施した「平成10年泉州地域経営雇用状況調査」(泉州地域12市町の3500事業所を対象としたアンケート調査で、回答は793事業所、回収率22.7%)の集計結果を分析している。その「まとめ」の部分引用しよう。

「長期間にわたる不況の影響で、企業経営に深刻な影響が出始めていることが、今回の集計結果からも理解できる。特に地場企業が多く、中小企業の割合が高い、繊維・衣服、鉄鋼・金属製品、電気・機械、木材・家具、卸売・小売業などの産業で、非常に深刻な結果が現れている。今回の不況の原因として、消費の落ち込み、すなわち市場の冷え込み自体に原因があると事業者は分析しており、このため急速な事態の好転はないと考えている。」

「こうした企業経営の悪化がもたらす影響を率直に受け止め、対応策を早急に議論していく必要がある。特に、「事業の縮小」及び「廃業」を検討している事業所が合計で10%にも及んでいること、さらに事業所の新設・移転を検討している事業所のうち、半数が泉州地域以外への移転を計画していることなどは、地域経済への影響だけでなく、雇用問題やひいては地域開発において大きな影響をもたらすことは自明である。」

地域企業(事業所)の現状を、大胆に述べれば、次のようになる。景気の低迷の影響を受け、経営状況が悪化する中、従業員の高齢化が進み、若年層の求人が困難になっている。そのため、給与体系の見直しを志向するものの状況が許さず、即戦力としての中途採用や、低賃金の非正規労働者や女性労働者の採用を進めている。一方で、解雇された中高年労働者に対しては、雇用機会が減少している。また、アンケートの記

述においても、今後の専門技術者不足の懸念や、低賃金の非正規従業員の増加によって若年労働者の勤労意欲の低下の懸念などの指摘が複数見られた。

しかし、こうした厳しい状況にもかかわらず、事業の拡大や多角化を検討している企業も存在していることは、今後の可能性を秘めているという証左である。こうした企業をどのように育成していくかも今後の大きな課題である。いずれにしろ、今回のアンケートからは、多くの企業が非常に困難な状況に直面していることが理解でき、今後、早急な地域経済に対するテコ入れと閑空と関連開発事業に頼ることのない長期的展望をもった地域活性化プランの立案が望まれる。

第4節 『和泉市商工業振興ビジョン』

(1999年2月)

和泉市は1992年2月に「和泉市商工業振興ビジョン」を公表した。このビジョンを策定するために、大和銀総合研究所が事務局を担当し、和泉市内の商工業者1038事業所に対しアンケート調査を実施し(有効回答337, 回答率32.5%), あわせてヒアリングをおこない、それと平行して「和泉市商工業振興ビジョン策定委員会」を1998年7月から数回開催し、ビジョン作成のための審議を重ねた。筆者もその委員会に参加していたので、和泉市産業とくに製造業を中心に現状と問題点について簡単に紹介したい。

和泉市の人口動態を見ると、1965年から人口は一貫して増加しており、85→95年の伸び率でみると、大阪府下では河内長野市、富田林市に次いで3番目の増加を示している。和泉市の通勤者の動きをみると、和泉市から他都市への流出が他の都市からの流入に比べて約3倍と圧倒的に流出超過となっており、流出先の内訳をみると、大阪市への通勤が最も多く、ついで堺市、泉大津市、岸和田市、高石市と続いている。

産業別就業者数の推移をみると(1970年→95年)、第1次産業は7.9%から1.4%に減少し、第2次産業も55.6%から34.5%に減少している。他方、第3次産業就業者は36.4%から63.8%へ

増加し、全国動向と同じくサービス経済化が進んでいる。

和泉市の製造業について注目すると、繊維産業が、事業所でも、出荷額でも、従業者数についても絶対的にも相対的にも低下してきており、他方、機械工業が増加している。和泉市の「地場産業」である人造真珠と綿織物業についてみよう。

① 人造真珠

人造真珠は、戦後1955年頃までは輸出100%で推移してきたが、その後アジア商品（廉価品）の流入や円高による輸出価格の上昇による受注の減少による影響もあって、85年の110億円をピークに輸出額は減少傾向をたどっている。中でも、93年以降の減少幅が大きい。

（注） 輸出額は、全国ベースであるが、和泉市はこのうち約80%のシェアを占めている（日本人造真珠硝子細貨工業組合）といわれ、全国推移を和泉市のそれに見ても大差ないと考えられる。

輸出を相手国別にみると、アメリカが全体の約40%と第1位を占め、次いでアジア、欧州の

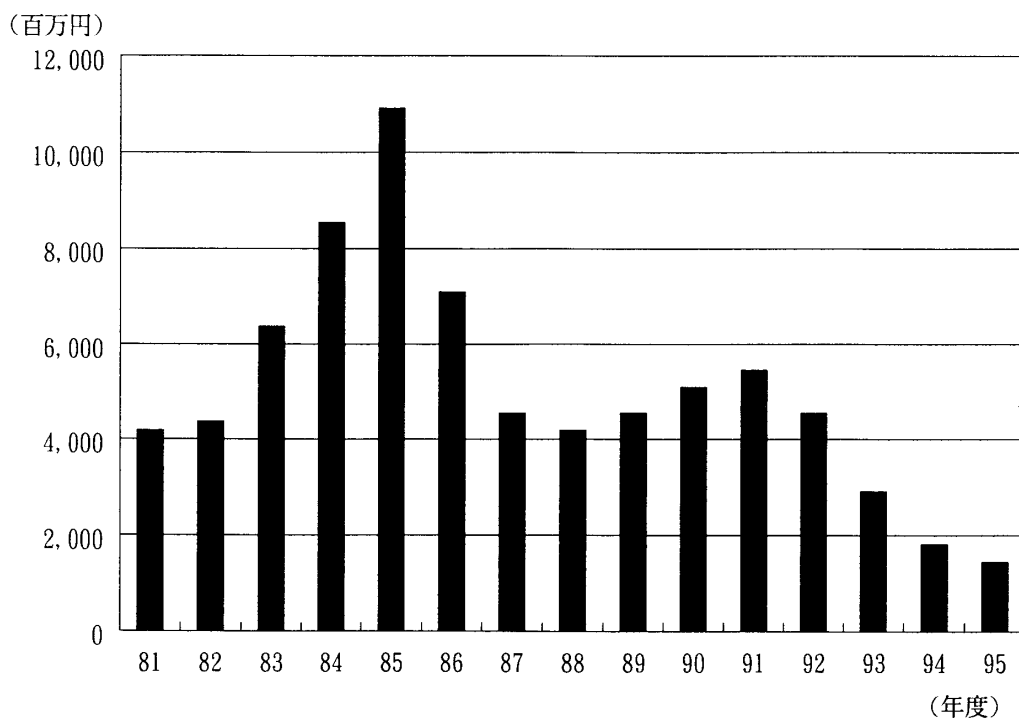
順となっている。なかでもアジアの伸びは著しく、アメリカに近づきつつある。86年から95年までの推移をみると、アメリカ及び欧州のシェアの減少が目立ち、約10%の減少となっているのに対して、アジアは20%以上もの増加を見ている。この理由としては、台湾、韓国、中国等の安価な製品がアメリカや欧州に大量に輸出された一方で、アジア地域の購買力の高まりに応じて、日本からの製品輸入が増加したことが考えられる。

② 綿織物業

企業数は、75年時点で1,000事業所を超えていたが、95年現在では半数以下の428事業所にまで減少している。企業規模別にその推移をみると、従業員30人以下の小規模な事業所の減少数が大きく、20年間で約1/3となっている。また織機台数についても、75年時点での44,386台が、機械の性能の向上による効率化の面があるとはいえ、95年現在では約6割の18,914台にまで減少している。

当地域での綿織物業は未だ転廃業の過程にあり、今後さらに企業数の減少が予想される。こ

図表2-4-1 人造真珠の輸出額推移（単位：百万円）



（注）和泉市はこのうち（全国）の80%を占める（同組合）

（資料）日本人造真珠硝子細工業組合（創立50年誌より）

図表2-4-2 綿織物業の規模別企業数及び織機台数の推移 (単位: 件, 台)

年度	規模	1~30 人	31~50 人	51~100 人	101~300 人	301~500 人	500人 以上	計
1975	企業数	590	267	157	63	2	2	1,081
	台数	10,959	10,679	11,002	9,856	720	1,170	44,386
80	企業数	481	245	125	47	1	2	901
	台数	9,225	9,624	9,056	6,951	336	1,306	36,498
85	企業数	412	218	122	40	1	2	795
	台数	8,079	8,653	8,639	5,871	336	1,354	32,932
90	企業数	290	183	105	30	0	1	609
	台数	5,828	7,240	7,527	4,398	0	923	25,916
95	企業数	190	138	76	23	0	1	428
	台数	3,812	5,457	5,447	3,275	0	923	18,914

(注) 各年3月31日現在

(資料) 泉州織物工業協同組合

のような状況の主な理由としては、もともと泉州地域にあっては白生地物の生産で発達してきたため、中国を中心とするアジアの途上国製品ととともに競合することになったことが挙げられる。

つぎに、事業者アンケート集計結果をみよう。製造業の事業後継者が「既に決っている」割合は2割、後継者が未定であっても「候補者はいる」、「継がせたい」と回答したのは約半数で、残りの約3割が「自分の代で終える」と答えている。これを企業規模別にみると、年間売上額3千万円未満の事業所では、後継者が決っている割合は2.3%と僅かである。この階層では「未定だが誰かに継がせたい」をあわせると、零細企業では約9割が現在の経営者の代で事業を終える可能性が大きい。

また、貸工場やインキュベータ施設を「ぜひ利用したい」、「利用を検討したい」と回答した工業者は全体の4分の1にのぼるが、「ぜひ利用したい」のは全体の5%である。希望賃料は3,000円/月坪が約半数で、規模は100~300m²の希望が約半数である。

商業者についても、後継者問題、商店街振興等について興味ある質問・回答があるが紙幅の関係で省略する。

第3章 関西国際空港の経済効果に関する調査

第1節 阪南自治体労働行政協議会による調査 (1999年3月)

関西国際空港開港後、南大阪地域で事業を営む企業経営者に対し、関空の経済効果を尋ねると、積極的評価も少ないが、消極的評価も少ない。そのことは、先述の『泉州地域経営雇用状況調査報告書』(阪南自治体労働行政協議会、1999年3月)における経営者に対するアンケートにおいても、現在進行中の貝塚市産業振興ビジョン作成のための事業者アンケートにおいても同じである。

具体的に、前述の泉州地域12市町の事業所3,500を対象にした調査を見よう。

有効回収793事業所の集計結果では、「関空効果」として、各事業所の輸出入状況では、関空を利用しているのは10%で、ほとんど利用していないが41%であった。また開港がプラスに働いているとする内容では、「運輸、交通の便がよくなった」が32.4%あった。両者を含めると、とりあえず自社の経営に役立っていると認識している企業が約半数であった。

「関空効果」について阪南自治体労働行政協議会のアンケートの集約結果を引用しよう。

「関西国際空港の開港に伴って、周辺道路等、

交通網の整備が進んだことは、泉州地域にとってインフラの充実という点で大きなメリットとなっていることは、アンケートからも理解できる。しかし、大半の企業にとって開港によるメリットを享受できたとの実感は乏しいといえる。つまり、関空がもたらしたプラス面は、特定の市町（泉佐野市、泉南市、田尻市）の特定の産業（業種）（運輸・通信業、卸売・小売業、サービス業）のみにしか及んでいない。むしろ建設需要による一時的な波及効果が薄れるにしたがって、繊維、衣服や飲食業などを中心にマイナス面での実感が増加しつつあることは、今後、留意すべき点である。

また、空港関連業種の代表である運輸・通信・倉庫業においても、競争の激化や高コスト化を指摘する記述もアンケートに多く見られた。これらの産業は地域の雇用を増加させるものと期待されたものの、アンケートで見る限り、派遣従業員の活用が進んでおり、正社員での雇用は地域外から行っていることが理解できる。」

第2節 関西空港調査会『関西国際空港の開港と関西各府県への影響について』1997年3月、111頁

この調査は、関西国際空港の開港が関西の府県において、人的流通面・物的流通面、地域経済面にどのような影響を与えているかについて具体的に把握することを目的としている。そのため①調査手法としては、福井県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、徳島県の2府7県に所在するシンクタンクの協力を得て、各府県内の認識・事例等の調査、②旅行会社、航空貨物運輸事業者からの意見聴取、および③基本的な統計データの整理・分析を行い、とりまとめている。その集約結果は図表3-2-1の通り。

第3節 国土庁大都市圏整備局『関西国際空港を活用した広域国際交流圏整備計画調査報告書』1998年3月、250頁

この調査の目的は、「グローバルインフラとしての関西国際空港を活用し、圏域の各地域との

適切な機能分担と連携により、経済、文化、学術、研究開発、観光等の諸機能の整備と、それを支える交通基盤を整備し、内外各地との広域的な交流・連携の促進と圏域の総合的な発展を図るための整備計画を策定すること」である。

この報告書の第1章では、「広域関西圏」（滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、徳島県、の2府5県に加えて、福井県、三重県を含めた2府7県をさす）の現状について次のようにまとめている。

- ①地域ポテンシャルでは、広域関西圏の人口、県内総生産、製造品出荷額等の主要社会経済指標の対全国シェアは減少しており、相対的地位の低下は続いている。
- ②広域関西圏の中では、京阪神都市地域に人口、産業の過半数が集積しているが、西日本国土軸以外的高速自動車道沿道への工業団地、トラックターミナルの立地展開もみられる。
- ③交通基盤、物流基盤は大阪湾ベイエリア及び西日本国土軸を中心に整備されており、情報通信基盤は移動体通信、ケーブルテレビ、ISDN サービスなどが急速に普及している。
- ④文化学術、研究開発などの新しい都市機能の展開を図る開発拠点が関西大環状周辺地域を中心に整備されつつある。
- ⑤高次都市機能、とりわけ国際経済機能は首都圏への一極集中であり、広域関西圏とは大きな格差がある。しかしながら近年世界的水準をもつ研究施設、国際的機関などが整備・立地されつつある。
- ⑥広域関西圏の産業構造は、製造品出荷額等のベースでみて、全国や首都圏と比較し、基礎素材型のウエイトが高く、加工組立て型のウエイトが低い。なかでも、成長性、将来性の高い情報機関の製造業、サービス業の対全国シェアは、産業全体のシェアと比べ、相対的に低い。また、工場立地件数、研究所立地件数も近年は低調である。
- ⑦付加価値の高い製造業の集積度は全体として低いが、医薬品、科学光学機器など集積

図表3-2-1 関西国際空港の開港と

	福井県	三重県	滋賀県	京都府
I 人流面への影響について	①県内→県外の国内旅行・出張 △小松・名古屋空港利用多いが、関空利用の動きあり	△名古屋空港利用多く影響なし、一部地域は影響あり	○修学旅行などで関空利用の事例あり	○2空港を使い分け利×便性向上するも、空港アクセス時間増加
	②県内の人が行く海外旅行・出張 ○関空利用が増加。名古屋空港からの変更事例あり	○まだ、名古屋空港利用多いが関空利用増加の傾向	○殆ど関空利用となり便利になった	○空港利便性が高まり利用量増加
	③県外の人による県内への訪問 △小松空港利用が多くあまり影響ない	△あまり影響はない	×時間的、経費的にロスが多くなった	△伊丹よりも関空は遠く大きな変化はない
	④外国人客の県内への訪問 ○関空利用へ変更された事例が増えた	△あまり影響ない	○成田での乗り換えなくなり便利になった	△円高等により訪問客は増えていない。国際会議の誘致も厳しい
	⑤その他 国内線利用ではアクセス不便、福井へ関空の通勤希望	利用可能な空港が増え利便性が向上	国内線は伊丹利用の希望多いが、国際線は関空利用望む	「はるか」のため関空が遠いというイメージは開港前ほどはない
II 物流面への影響について	①県内→県外の国内貨物輸送 ○空港の選択幅は広がったが、関空は遠く陸送や小松空港を利用するケースあり	△トラック輸送大半であり空港は遠く、あまり影響ない	△特に影響ない	△特に影響ない
	②県内→外国の国内貨物輸送 ○輸出で関空利用増。船便から空輸へ切替えた事例あり	○輸出で関空利用増	○成田から関空へのシフトが進み輸送コストも有利になる	○成田から関空へのシフトが進む
	③県外→県内の国内貨物輸送 △伊丹、小松利用多くあまり影響ない	△トラック輸送がメインでありあまり影響ない	△特に影響ない	△特に影響ない
	④外国→県内の国内貨物輸送 ○東南アジアからの輸入は増加、欧州からの輸入は関空シフト	○輸出ほどではないが多少増えている	○県内で輸入製品の取扱い、販売が目立つようになった	○アジアからの輸入は関空シフトが進んでいる
	⑤その他 税関対応はよくなった輸送コストはアップ	—	税関草津政令派出所の利用増が見込まれる	関空や他の都市との交通基盤整備状況が物流促進のネック
III 地域構造、地域経済への影響等	①都市機能に与えた影響 △あまり影響ないが一部にはスポーツ交流に影響	△あまり影響がない	○「はるか」の影響で草津の拠点性高まり、ホテルも新たに立地	△あまり影響がない
	②産業面に与えた影響 ○海外産の農産物が関空経由で流入するようになった	△あまり影響がない	○特に輸出面で便利になった	○「オムロン」は国際物流拠点を関東から関西へ移した
	③関空とのアクセス交通について ○「便利」と「不便」×とに意見分かれる	△バス、鉄道利用増えているが、一層の整備が望まれる	○「はるか」利用により時間的に正確になり利便性が高まった	○「はるか」の運行で便利になった
	④地域間の関係について —	○伊賀地域は、より近畿圏と密着しつつある	○彦根、湖北は名古屋△空港利用多く、彦根除く湖東、湖南は関空利用多い	○世界との結びつきがよくなった
	⑤その他 海外に比べ空港利用コスト高いアクセス改善が望まれる	—	伊丹…運賃が安い時間的には不安関空…運賃が高い時間的には正確	学研と世界、全国との結びつき強化が期待できる
IV. 今後、予測・期待される変化	国際イベント等の開催を期待	第二名神の整備が進めば三重県的重要性も高まる	草津政令派出所の認知度が高まれば利用も増加する	人流、物流面だけでなく文化・学術など教育面での関空の位置づけ・役割を明らかにしたい

(注) 「○」…プラス面の指摘。 「△」…あまり影響はなかった。変わらない。 「×」…マイナス面の指摘。

各府県からの回答の抜粋・要約一覧

大阪府	兵庫県	奈良県	和歌山県	徳島県
—	○便利になった、不便に×なったという意見分かれる	○一部に便利になったと△という意見あり	○便利になった	○関西への出張が便利になった
○関空利用は増えたが旅×行業は危機的状況	○便利になったが利用頻△度の高い路線は伊丹希望	○海外渡航が増加傾向にある	○関空利用が増えた	○海外渡航が増加し便利になった
—	—	×県内への観光は依然減少傾向	○北海道、九州等の遠隔地からの観光客の伸びが大きくなった	○一部企業に関空利用による県内訪問施設の事例
○アジアからは増加、欧△米からは横ばい	○海外との交流活発化外×国人客の減少と意見分かれる	×全体的に減少傾向にあるが帰国前立寄り増加	○便利になり、わずかながら増加	○海外からの訪問が便利になり、その対応事例もでてきている
—	良くなった悪くなったと意見分かれる	修学旅行での関空利用の事例あり	—	徳島日本語教育振興会が青島市で日本語学校を開港
○ニーズの高いものは関空利用増加	—	—	○高速道路整備で便利になった。入荷は利用しないが、出荷は関空利用	△特に影響なし
○成田から関空へのシフトが進む	○KACTの取扱貨物量が増加	△県内からの輸出は船便が中心	○航空利用が進み利便性が高まった	○海外現地法人をもつ企業では取引がスムーズになった
○徳島など他府県からの輸出が関空へシフトするようになった	—	—	—	△特に影響ない
○成田から関空へシフトが進む	—	○生鮮食材、季節商品の輸入が速くなった	—	○農水産品の輸入コスト品質管理でメリット △中央卸売市場ではあまり影響ない
関空利用は増えているが、それほど高まっていない	空港からの貨物陸送がコスト高になっている懸念がある	関空開港を見込み、西名阪沿いに物流拠点を移転した企業がある	—	神戸を経由する必要がある、伊丹時代より物流コストが高くなったケースがある
○大阪市内で国際イベント誘致の動きあり。ホテル立地増える	○震災時に大きな役割果たした。淡路での国際交流機能充実に寄与	○国際会議開催件数増加。国際文化観光都市へ向けたまちづくり進む	○和歌山大学に留学生会館が建設	○海上アクセスの利便性向上に向けた整備や国際化への対応したまちづくり
○空港周辺では空港関連×企業立地しつつあるが、地元企業には採用難、コストアップ	×伊丹周辺企業がダメージを受け、活性化に取り組んでいる	○ある企業では関空からの地の利を活かし学研に海外技術者育成施設を建設	×高速道路整備により大阪の業者との競争激化 ○泉州への和歌山水産物の消費増を期待	△県内の7割の企業は影響なし ○一部企業では空港立地を活かしたビジネスを行っている
○電車に加え車でのアクセスも時間的に正確で便利になった	×従来以上に時間的費用的に悪くなった	△行きは鉄道、帰りはバスのパターン直通電車の実現望まれる	○時間的に短縮されたがタクシー利用は少ない	×海上アクセスしかなく天候に左右され、マイナス面がある
○泉州9市4町の行政の結びつきは強くなった	△今後は周辺環境整備により、地域連携は強化されるだろう→IVへ	△第二阪奈が開通すれば大阪との結びつきがよくなる→IVへ	○泉州地域との取引交流が増えた	△特に影響ない
空港対岸2市1町では固定資産税を中心に税収増加	—	奈良県立商科大学では国際観光コースを96年度に開設された	—	外国旅行者増により外貨両替が増えている
外国人観光客の増加 外国企業の立地	関空と神戸を結ぶ鉄道の実現。複数空港の適切な機能分担	外国人観光客への対応改善、空港アクセスの改善、貨物施設利用コストの引き下げ	外国人客を受け入れられる宿泊機能の充実	県南部から空港への海上アクセスの整備 徳島から関空の直行便の開設

(資料) 『関西国際空港の開港と関西各府県への影響について』

度の高い産業も一部ある。

- ⑧農家数、農業就業人口は減少しているが、農家1戸あたりの耕地面積や粗生産額は増加しており、農業の生産性が向上してきている。

- ⑨国宝・重要文化財等の文化財は、広域関西圏に全国の約半数が集積しているが、演劇、舞踊、音楽演奏などの文化芸術活動の大部分は首都圏に集中しており、広域関西圏内でも大阪市、神戸市、京都市などの大都市集中となっている。

これらの現状をふまえて、広域関西経済圏の課題として、(a)広域関西圏全体のポテンシャルの向上と総合力発揮のための整備、(b)世界的なセンターとなりうる中枢的都市機能の育成・強化、(c)広域関西圏の産業構造等の変革を挙げている。

また第2章では、広域関西圏内における相互交流・連携の現状について分析し、それに対する課題を具体的に列挙している。さらに、この報告書は豊富なデータを収集・分析しており、関西国際空港のもつ経済効果を研究調査する上で必読文献であろう。

あ と が き

本稿では、地域的産業集積に関する代表的研究（とくに実証的研究に基づく研究）と、産業集積を念頭においた地方自治体の「産業振興ビジョン」を取り上げた。また、とくに大阪大都市経済圏に直接、間接に影響を及ぼしつつある関西国際空港の経済効果に関する調査（開港後のそれ）を取り上げ、論評した。

ここでは、地方自治体の「産業振興ビジョン」に焦点をあて、その手続き、調査方法、ビジョンの内容の問題点について論評したい。筆者は、大阪府下の若干の地方自治体の「産業振興ビジョン」の策定に関与してきているので、自ら反省の意味もこめて論述する。

- (1) 「産業振興ビジョン」策定の手続きについて。

地方自治体が「産業振興ビジョン」を策定する場合、「産業振興ビジョン策定審議会」（名称

はまちまちであるが）を編成し、市長が任命する。審議会は商工会議所の有力メンバー、地域産業の商工業団体役員、学識経験者、市民団体代表等々から構成される。実際には、この「審議会」は形式だけで、実際は民間シンクタンク「丸投げ」で策定される場合も少なくない。行政機関の政策立案能力の欠如というべきか、行政機関内部で商工業専門のスペシャリストの養成がなされていないことによる（これは行政の各分野について言えることかもしれない）。

- (2) 「産業振興ビジョン」における現状分析について

地方自治体が「産業振興ビジョン」を策定する場合には、当然のことながら地域内の産業の問題点を摘出するため現状分析をおこなわねばならない。しかし、それが不十分である場合が少なくない。例えば、マクロ統計のブレイク・ダウンに終わっていたり、商工業者に対する簡単な意識調査に終わっている場合がある。

東京都S区役所のように、管理職が勤務時間後、夕方から商工業者を訪問して、商工業者のかかえている問題点や悩みを聞き出すような情熱は大阪地域の行政マンにはあるだろうか。また、少なくとも調査対象者である商工業者自身が「調査員」になって調査を実施する「参加型」もある。このような場合は、「産業振興ビジョン」策定後の実行段階において、それらの調査が生きてくるのである。

- (3) 「産業振興ビジョン」の内容についての問題点。

- (a)通産省が数年前に発表した「21世紀の成長産業」への期待が大きく、それを丸写しにしたものがある。

- (b)経済のグローバル化、情報化の進展を当該地域について具体的に調査する。

- (c)当該地方自治体の「総合計画」との整合性

- (d)広域大都市圏のビッグプロジェクトの影響とその位置づけ

- (e)ベンチャー企業などユニーク企業の評価とその位置づけ

- (f)撤退企業（大型店、大工場等）の影響

- (g)近隣市町村の諸計画との調整

以上が「産業振興ビジョン」の内容について不十分な点、ないし問題点である。

最近、大阪府は『大阪産業再生プログラム（案）』（2000年9月A 4 92頁）を公表した。このプログラムは、今後の社会経済環境の変化に柔軟に対応して、更なる施策展開を想定すると

いう意味で（案）となっているが、ここに記載されている施策はきわめて具体的なものもあり、早期に事業化を目指し、一定期間内にその効果を検証したいという。これについても早急に検討すべき対象であろう。

A Survey on Theories of the Industrial District and Regional Industrial Policies in the Osaka Metropolitan Area

Kuniyuki SHOYA

Many local governments in the Osaka metropolitan area have published "Industrial Promotion Vision".

To counteract some of claims made in the publication, I have, therefore, developed some ideas, which are expressed under the following titles: (1) theories of the industrial district and regional industries, (2) "Promoting an Industrial Vision," as expressed by local governments, and (3) a report on the economic effects of the construction of the Kansai International Airport.